

2019 WRC／世界ラリー選手権

第1戦 Rally Monte-Carlo（ラリー・モンテカルロ）

オフィシャルテクニカルパートナーとしてライティングシステム&撥水シリコンワイパーを供給
2019年も TOYOTA GAZOO Racing WRT をサポート、新体制で二冠の獲得を目指す！

伝統の開幕戦「ラリー・モンテカルロ」でトヨタ陣営が9回のSSベストを奪取
ナイトステージのSS1で1-2フィニッシュを達成。タナクが3位で表彰台を獲得！



■概要／Outline

国内外のレースシーンで豊富な実績を残してきた PIAA は、ラリー競技においても最前線で活躍しています。1982年にタイヤメーカーのヨコハマと「ADVAN PIAA ラリーチーム」を結成し、JRC（全日本ラリー選手権）に参戦するほか、1984年に三菱、1986年にフォードをライティングシステムでバックアップするなどラリー競技の最高峰シリーズ、WRC（世界ラリー選手権）にも参戦。その後も日産、トヨタがサファリラリーで PIAA のライティングシステムを採用するほか、1990年代以降もスバル、三菱のオフィシャルサプライヤーを担うなどラリーシーンにおいても多数採用されてきたが、その技術力や対応力、そしてモータースポーツに対する情熱はチーム関係者から高い評価を頂いています。

事実、2009年には名門フォードヘライティングシステムおよび撥水シリコンワイパーをオフィシャルサプライヤーとして供給するほか、2012年にはMINIの開発チームとして活動していたプロドライブWRCチームをサポート。さらに2014年には同年よりWRCに復帰したヒュンダイにもライティングシステムが採用された。

そして、2017年からは18年ぶりにWRCへ復帰したトヨタのワークスチーム TOYOTA GAZOO Racing WRTヘライティングシステムを供給。オフィシャルテクニカルパートナーとして同チームをサポート

トするなど、まさに PIAA のライティングシステムおよび撥水シリコンワイパーは WRC においてもトップブランドとして定着している。

■チーム体制／TOYOTA GAZOO Racing WRT

1957 年のオーストラリア 1 周モービルガスラリーにトヨペット・クラウンを投入するなど、黎明期より国際ラリーで活躍してきたトヨタは、オベ・アンダーソンをパートナーに創設初年度の 1973 年より WRC ヘ参戦を開始。セリカ、カロラ・レビンで活躍するほか、グループ B 規定が導入された 1983 年にはセリカ・ツインカムターボを投入しており、1984 年から 1986 年にかけてサファリラリーで 3 連覇を達するなど豊富な実績を残している。

1987 年からグループ A 規定が導入されるとトヨタは ST165 セリカで躍進し、1990 年にはカルロス・サインツがドライバーズチャンピオンを獲得。1991 年には過酷なサファリラリーで総合優勝した ST165 セリカに PIAA ライティングシステムが搭載されていた。1992 年には ST185 セリカを投入しており、サインツが同年のシリーズで 2 度目のチャンピオンに輝くほか、1993 年にはユハ・カンクネン、1994 年にはディディエ・オリオールらがドライバーズ部門でタイトルを獲得するとともにマニファクチャラーズ部門でもタイトルを獲得した。

1997 年に WR カー規定が導入されると 1996 年に活動を休止していたトヨタもカロラ WRC で復帰を果たし、1999 年には 3 度目のマニファクチャラーズタイトルを獲得している。

まさにトヨタはラリーシーンにおいて輝かしいリザルトを築いてきているのだが、そのラリーの名門メーカーが 2017 年、18 年ぶりに最高峰シリーズの WRC に復帰した。

トヨタのワークスチーム TOYOTA GAZOO Racing WRT のチーム運営およびマシン開発を担うのは、1996 年から 1999 年にかけて三菱のワークスドライバーとして 4 連覇を果たした経験を持つトミ・マキネンが率いるトミ・マキネン・レーシングで、WEC（世界耐久選手兼）で豊富な実績を持つ TMG がエンジン開発を担当。

そして、同チームは 2017 年のレギュレーション変更に合わせて開発された「ヤリス WRC」で、文字どおり、ヤリス（日本名：ヴィッツ）をベースに最新テクノロジーを凝縮。なかでも、大胆なエアロフォルムが同マシンの特徴で、抜群のダウンフォースを発揮している。事実、2017 年は計 2 勝をマークするほか、2018 年には計 5 勝をマークし、復帰参戦 2 年目にしてマニファクチャラーズ部門でタイトルを獲得した。

その勢いで 2019 年はドライバーズ部門、マニファクチャラーズ部門の“二冠”に向けて体制を変更している。2018 年のシリーズで計 4 勝をマークしたオット・タナク、最終戦のオーストラリアを制したヤリ・マティ・ラトバラが残留するほか、昨年までシトロエンで活躍してきたクリス・ミークが加入するなどドライバー、コ・ドライバーのラインナップを変更。ヤリス WRC も細部の改良が図られるなどハード面に関しても充実した体制となっている。



ナイトセッションに向かう YARIS WRC



ポディウムのシャンパンファイト

■2019年のWRC

2019年のWRCもトヨタ、シトロエン、ヒュンダイ、そしてフォードのサポートを受けるMスポーツと4メーカーのワークスチームが参入。各チームともにドライバーのラインナップを変更するほか、マシンの改良を実施するなか、日本のモータースポーツファンにとって最も注目を集めているチームが、PIAAがオフィシャルテクニカルパートナーとしてライティングシステムおよび撥水シリコンワイパーを供給するTOYOTA GAZOO Racing WRTだと言えるだろう。

同チームは文字どおり、トヨタのワークスチームで、2017年より18年ぶりにWRCへ参戦を開始し、ヤリスWRCで計2勝をマーク。さらに復帰参戦2年目となる2018年には計5勝を獲得し、マニファクチャラーズ部門でチャンピオンに輝いているが、同チームは2019年のWRCでドライバーズ部門およびマニファクチャラーズ部門の“二冠”を獲得すべく、チーム体制を強化している。

まずドライバーラインナップに関しては2018年のWRCで計4勝をマークし、トヨタ勢の最上位となるランキング3位につけたエストニアの精鋭、オット・タナクを引き続き起用するほか、最終戦を制し、ランキング4位につけたフィンランドの雄、ヤリ-マティ・ラトバラも健在。さらに昨年までシトロエンで活躍していたイギリスのベテランドライバー、クリス・ミークが新加入を果たすなど豪華な顔ぶれを誇る。

一方、ヤリスWRCに関しても開幕戦のラリー・モンテカルロに合わせてエンジンのインテークマニホールドやデファレンシャルギア、サスペンションの改良が実施されるなど細部の熟成に余念がない。第3戦のラリー・メキシコ以降は空力バランスと冷却向上を目的にエアロダイナミクスが改良されるほか、トランスミッションが変更されるなど、さらなる進化が予定されているだけに、パフォーマンスの向上が期待されている。

まさに2019年のTOYOTA GAZOO Racing WRTはソフト面、ハード面ともに強化されていることから、そのパフォーマンスが注目を集めていたのだが、その期待に応えるかのように1月24日～27日にかけて争われたWRC開幕戦「ラリー・モンテカルロ」で、3台のヤリスWRCは序盤から素晴らしい走りを披露していた。

ラリー・モンテカルロはデイ1、デイ2、デイ3をフランス中部の山岳リゾートであるギャップ、デイ4をモナコ周辺のワイディングで争う特殊なフォーマットで、しかも、ステージは通常のターマックのほか、セクションの一部が雪と氷に覆われるなど路面コンディションも多彩となっている。加えてナイトステージとして設定されているSS1およびSS2は暗闇のなかで行なわれることから毎年のように脱落者が続出するサバイバルラリーが展開されるものの、TOYOTA GAZOO Racing WRTのヤリスWRCはPIAAのライティングシステムを武器に好タイムをマーク。デイ1のオープニングステージ、SS1でタナクがベストタイムを叩き出すほか、ミークがセカンドベストをマークし、トヨタ勢が1-2フィニッシュを達成した。

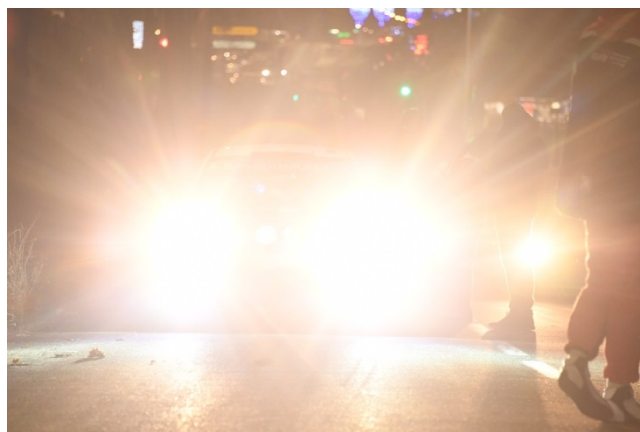


例年のモナコ カジノ前広場ではないセレモニアルスタート

続くSS2でもタナクは3番手タイムをマークし、デイ1をトップでフィニッシュするほか、SS1で出遅れたラトバラが5番手、SS2で不運にもパンクを喫したもののミークが7番手につけるなどトヨタ陣営は幸先の良いスタートを披露していた。

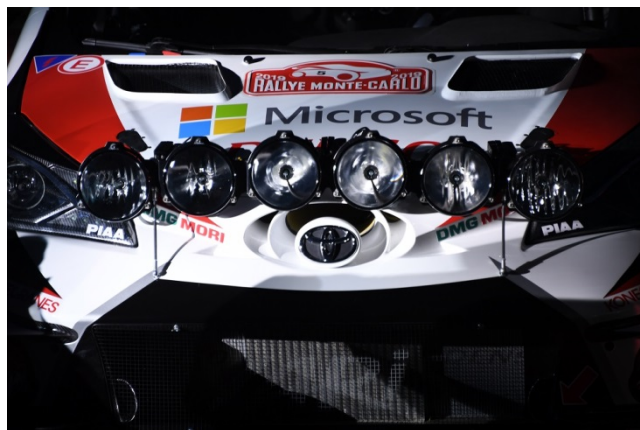


道の両側に家が立ち並び SS を駆け抜ける



強烈な明るさの PIAA ライティングシステム

それだけにデイ 2 ではトヨタ勢の躍進が期待されていたのだが、勝負をかけてスタッド付のウインタータイヤを選んでいただトヨタ陣営は苦戦を強いられた。この日のオープニングステージ、SS3 が安全上の理由でキャンセルされたことでアタックのチャンスを失ったほか、トップ争いを展開していたタナクが SS7 で不運なパンクを喫し、デイ 2 は 7 番手まで後退する。同じく SS7 でパンクを喫したミークも 8 番手でデイ 2 をフィニッシュ。この結果、トヨタ陣営の最上位はアンダーステアに苦戦していたラトバラで、トップから 1 分 25 秒遅れの 4 番手で競技 2 日目を走破した。



このように予想外のハプニングでトップ争いから脱落したトヨタ勢だったが、デイ 3 で 3 台のヤリス WRC は猛追を披露。ラトバラが 4 番手をキープするほか、タナクが 5 番手、ミークが 6 番手へ浮上した。その勢いは最終日のデイ 4 でも衰えることなく、抜群のスピードを見せていたタナクが SS14 で 3 番手に浮上し、そのままの順位でサバイバルラリーと化した開幕戦をフィニッシュ。トヨタ勢の最上位となる 3 位で表彰台を獲得した。

そのほか、「3 台ともにポイントを獲得できたことは良かった」とマキネン代表が語るように、ラトバラが 5 位、ミークが 6 位で入賞。惜しくも優勝こそ逃したものの、タナクが 7 回、ラトバラとミークが各 1 回とトヨタ陣営は全 16SS のうち、半分以上の 9SS でベストタイムをマークしたことは賞賛に値する。タイプの異なる 3 名のドライバーがベストタイムをマークしたほか、わずか 2 回のテスト走行で 9 ヶ月ぶりに実戦に復帰したミークがパワーステージを制したことからも、ヤリス WRC のパフォーマンスの高さが伺えることだろう。

まさに復帰参戦 3 年目を迎え、ドライバー、マシン、チームともに大きな進化を遂げているだけに、2019 年は PIAA がサポートする TOYOTA GAZOO Racing WRT の飛躍に注目したい。

なお、ドライバーズ部門の 7 連覇に向けて開幕戦のラリー・モンテカルロで大会 6 連覇を果たしたセバスチャン・オジェ、今年トヨタから移籍したエサペッカ・ラッピを要するシトロエン・トタル WRT も PIAA ユーザーで、ラリー・モンテカルロやラリー・スウェーデンなど、ナイトステージが設定されたイベントでは、シトロエン C3 WRC に PIAA のライティングシステムが大きな戦力となるだろう。



ラリー・モンテカルロではWRC 2クラスにトミ・マキネン・レーシングから参戦している日本の若き逸材勝田貴元選手が駆るフォード フィエスタ R5 にもPIAA ライティングシステムが搭載されている。

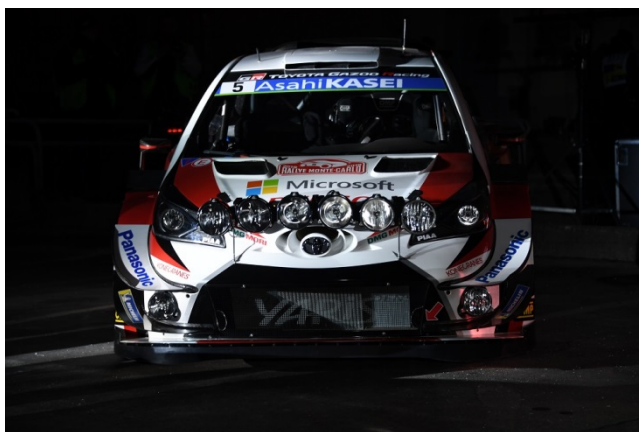


また、WRC の過酷なナイトステージに対応すべく、PIAA のエンジニアリングも絶えずライティングシステムの開発を実施しており、視認性を重視した従来の比較的低ケルビン数の HID バルブに加えて、よりホワイト色の強いケルビン数の HID バルブをラインナップ。2017 年のラリー・スウェーデンより、TOYOTA GAZOO Racing WRT のラトバラがこのホワイト色のHID バルブを採用している。

さらにチーム側のリクエストに応じて、より透明感を追求したケルビン数の HID バルブもラインナップ。テストで好感触を掴んだことから、TOYOTA GAZOO Racing WRT が第 2 戦のラリー・スウェーデンよりドライバーの好みや天候などに応じてチョイス出来るよう複数の HID バルブを準備するなど、ライティングシステムも絶えずアップデートが実施されている。なお、WRC で採用されているHID バルブや撥水シリコンワイパーは市販されている製品なので、それらの購入を検討されているユーザーにとっては、過酷な WRC でも品質、耐久性をワークスチームに認められた、まさに「WRC 品質」「世界選手権品質」の製品を手軽に楽しむことができます。



サービスで車両整備



ランプボッド装着した YARIS WRC



透明感のあるレンズと職人が磨くリフレクター



撥水シリコンワイパー

■ショートインタビュー

TOYOTA GAZOO Racing WRT／ドライバー

ヤリ・マティ・ラトバラ

「PIAA のライティングシステムは本当に明るい。個人的には白い光が好きだから、リクエストをして 2017 年からホワイト傾向の強い HID バルブを使用しているけど、先日、さらに透明感のある HID バルブをテストした。雪や雨が心配だったので、ラリー・モンテカルロではセットアップデータのある従来の HID バルブを採用したけれど、新しい HID バルブはクリアな状態であればとても見やすかった。セットアップを重ねて第 2 戦のラリー・スウェーデンで使用したいね」



TOYOTA GAZOO Racing WRT／ドライバー

クリス・ミーク

「シトロエンでもナイトステージでは PIAA のライティングシステムを採用していたから、PIAA のパフォーマンスはよく知っている。6 ポッドのランプの光は強烈で、眩しいぐらいに明るい。ナイトステージではアドバンテージになると思うから、ナイトステージがもっと増えてほしいところだね」

